مجلّه‌ی جغرافیا و توسعه‌ی ناحیه‌ای، شماره‌ی ششم، بهار و تابستان ۱۳۸۵

دکتر کریم حسین‌زاده دلیر
حسن هوشیار
دانشگاه تبریز

دیدگاهها، عوامل و عناصر مؤثّر در توسعه‌ی فیزیکی شهرهای ایران

چکیده

توجّه به توسعه‌ی فیزیکی شهری پایدار، به عنوان یک ضرورت اساسی در برنامه‌های توسعه‌ی شهری، حاکی از اهمیت این موضوع در تقویت جبهه‌های فرهنگی، اجتماعی و کالبدی شهر دارد. در ایران یکی از موارد مهم فرایند شهرنشینی، گسترش سریع فیزیکی شهرهای آن است. افزایش بی رویه‌ی شهرها ورشد ناموزون آنها به دلیل مهاجرت‌های بی رویّه وافزایش جمعیت، یکی از مشکلات اساسی شبکه‌ی شهری کشور است. اکنون هم یکی از مسائل تمام شهرها، رشد شهرنشینی وبه تبع آن گسترش شاخک‌های خزنده شهری بر اراضی پیرا شهری است، که پیامدهایی چون: حاشیه‌نشینی، نابودی اراضی کشاورزی، افزایش جمعیت شهرها، عدم امکان پاسخگویی برخی از خدمات وکاربری‌ها در شهر، گسستگی بافت‌های فیزیکی، مشکلات زیست محیطی، خصوصاً آلودگی ونابسامانی سیمای شهری داشته است. پژوهش حاضر، به دنبال بررسی عوامل مؤثر بر رشد وتوسعه‌ی فیزیکی شهرها، همچنین بررسی مباحث نظری- کاربردی مرتبط با انگاره « توسعه‌ی فیزیکی شهری پایدار» وسود جستن از آن به عنوان ابزاری در توسعه‌ی شهری پویا از دیدگاه مبحث توسعه‌ی پایدار، نگرش سیستمی و ملاحظات زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی وسیاسی است.

درآمد:

شهرها، همواره تحت تأثیر نیروها وعوامل گوناگونی شکل گرفته وگسترش می‌یابند. شهر در اساس پدیده‌ای اجتماعی- اقتصادی است، انسانها برای کار وزندگی وارتباطات، در پهنه‌ای محدود وکمابیش متراکم گرد هم می‌آیند وکم‌کم شهر را پدید می‌آورند. شهرها با تحوّلات اجتماعی، جابه جایی‌های جمعیّتی،

تغییرات اقتصادی ونو آوریهای فن شناختی، دگرگون می‌شوند. با افزایش جمعیت نیز فعالیت وسرمایه گذاری به شدّت توسعه می‌یابد ونظام وسازمان کالبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می‌شود (سعید نیا، ۱۳۷۸: ۱۹)

بنابراین شهرها همانند موجودات زنده، همواره از لحاظ کالبد بزرگتر واز لحاظ ساخت پیچیده تر می‌شوند. به دنبال این رشد فیزیکی، شرایط اقتصادی، اجتماعی وفرهنگی آنها نیز به تدریج دگرگون مـی‌شـود. بررسـی تاریخی شیوه‌ی گسترش کالبدی شهر، عوامل مؤثر در تغییر ساختار شهر را آشکار می‌سازد. چـرا شـهر در ایـن مکان ایجاد شده است؟ چگونه رشد کرده و علل پیشرفت آن چه بوده است؟

نگرش سیستمی جغرافیا و برنامه ریزی شهری در مطالعه‌ی توسعه‌ی فیزیکی شهر

نگرش سیستمی در برنامه‌ریزی، به ویژه در عرصه‌ی شهری، به اواخر دهه‌ی هفتاد و اوایل دهه‌ی هـشتاد بـاز می‌گردد، که برخی از پیشگامان آن با بهره گیری از دیدگاه مـدون بـر تـالا نفـی، در زمینـه‌ی نظریّـه‌ی عمـومی سیستم‌ها، پایه‌های اصلی آن را بنا نهادند. این نگرش که برای اولین بار در اواسط دهه‌ی هفتاد به صورت مـدون ارائه گردید، به سرعت به قلمرو دانشهای مختلف، به ویژه جغرافیا وبرنامه ریزی شهری، وارد شد و مسیر تکاملی خود را آغاز نمود. بیش از همه مک لولین، چد و یک، لیچفیلد و ویلسون، در بهره گیری از ایـن نگـرش بـرای برنامه‌ریزی شهری گام نهادند. (شهیدی، ۱۳۶۹: ۱۲۱)

در این دیدگاه به عنوان مثال، کاربری اراضی در سیستم کالبدی، زیر سیـستم یـا عنـصر، و سیـستم شـهر در ارتباط با کاربری اراضی، روسیستم یا محیط سیستم محسوب می‌شوند. همواره بین زیر سیـستم‌هـا، شـبکه‌هـایی بسیار زیاد و متنوّع از روابط متقابل جریان دارد، ولی معمولاً آن بخش از روابط مورد توجه قرار می گیرد که در مسیر تحقّق هدف سیستم عمل نماید.

«در نظریّه‌ی سیستم‌ها، شهر به عنوان سیستم‌های واقعی مطرح شده، و در طبقه‌بندی سیـستم‌هـا، کـه توسـط بولدینگ به عمل آمده، از آن به عنوان «پیچیده‌ترین سیستم» یاد شده است. علّت این پیچیدگی، تنوّع عناصر آن (عناصر فیزیکی و طبیعی تا بیولوژیک و انسان سـاخت) تنـوّع ارتباطـات اعـمّ از (ارتباطـات فیزیکـی، روانشـناختی و اقتصادی و اجتماعی و...) سلسله مراتب گسترده اهداف و اجـزاء آن اسـت». (شـکوئی ۱۳۷۳ : ۳۷۰- ۳۵۰) سیـستم شهر، برآیند روسیستم یا محیط، متشکّل از سیستم‌های جغرافیایی، اقلیمی، جمعیتی، اقتـصادی و فرهنگـی اسـت که خود دارای زیر سیستم‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی و روابـط متقابـل خـاص بـین آنهاسـت. (هاگـت،

۱۳۷۳: ۹۸) تظاهر جسمانی یا فیزیکی سیستم‌های مختلف شهر را می‌توان در سیستم کالبدی آنها ملاحظه کرد. به این ترتیب، سیستم کالبدی شهر به عنوان عنصری از سیستم شهری، دارای زیر سیستمهایی چون فضا (کاربریها مختلف زمین) و ارتباطات (انواع شبکه‌های مختلف ارتباطی) است که برای تحقّق هدف یا اهداف خاصّی در حرکت‌اند.

هدف، عمده‌ترین رکن یک سیستم و فلسفه‌ی وجودی آن است. هدف در سیستم کالبدی شهر، عامل اصلی سازوارگی و سازمان دهی آن بوده و شکل گیری نظام ساخت و سازمان سیستم و تعداد عناصر و روابط آنها، همه درجهت همین هدف صورت می گیرد. (فرشاد، ۱۳۶۲: ۱۴۱)

جغرافیا و برنامه ریزی شهری با نگرش سیستمی، وقتی می‌تواند پایه‌ی مطالعات توسعه‌ی شهر قرار گیرد که سیستم کالبدی شهر مجموعه‌ای از فضاها، کاربریهای مختلف و شبکه‌های ارتباطی بین آنها باشد. که تحت تأثیر سیستم‌های جغرافیایی، اقلیمی، اکولوژیکی، اقتصادی و...، به عنوان محیط سیستم، در مسیر فراهم آوردن شرایط زندگی مطلوب برای ساکنان آن (هدف) قرار دارد. از طرفی این سیستم‌ها همواره تحت‌تأثیر سیستم‌های محیط از یک طرف و سیستم‌های تشکیل دهنده‌ی آن (انواع کابریهای زمینی، تراکم کاربریهای مختلف، مکان یابی و ترکیب مکانی یا همجواری کاربریها، کارآیی یا فرسودگی فضاها و کاهش عملکرد فضاها)، از طرف دیگر، دچار دگرگونی شده و در مسیر تحقّق هدف (زندگی مطلوب و عادلانه) دچار اختلال می‌شوند. این وضعیّت موجب شده تا سیستم شهری از تعادل خود، که برای تحقق سطح کیفی و کمّی خاصّی از زندگی در نظر گرفته شده، خارج شود و از این رهگذر بازده عناصر یا کاربریها یا فضاهای شهری، به جای گرایش به سوی تعادل، عملاً از آن دور گشته و در مسیر کاهش کیفیّت سطح زندگی (هدف) پیش می‌رود. این موضوع، امروزه در شهرها به صورت گرانی سفرهای درون شهری، تأخیرهای طولانی، تخریب محیط زیست، پیدایش مناطق مسکونی غیر قانونی، ایجاد مراکز تولیدی ناسالم در کنار مناطق مسکونی به طرّاحی مراکز اداری فشرده و غیراستاندارد نزدیک به مرکز شهر، پارکهای شلوغ و آلوده و نامتناسب، از بین رفتن باغها و تبدیل فضاهای مسکونی به فضاهای تجاری، بلا استفاده ماندن و تغییر عملکرد برخی کاربریها و یا ایجاد فضاهای جدید مانند: شهرکها، پاساژها، یا تغییر موقعیّت مکانی شهر، مانند انتقال عملکرد هسته‌ی اصلی شهر به هسته‌های جدید، تعطیلی یا تغییر عملکرد بخشهایی از فضاهای شهر، به روشنی دیده می‌شود. بنابراین، علم برنامه‌ریزی شهری با نگرش سیستمی خود می‌تواند در ارتقاء سطح کمّی و کیفی سیستم مؤثّر باشد.

معیارها و ضوابط توسعه‌ی فیزیکی شهر

با توجه به مطالب گفته شده و تحلیل‌های مربوط به پیدایش شهر و برنامه‌ریزی کالبدی، درجهت توسعه و رشد شهری و تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی آن، معیارهای زیر لازم الإجرا است:

۱. تأمین موازین ایمنی، بهداشت، رفاه و محیط سالم، حق انتخاب و قابلیّت تحرّک و انعطاف کالبدی شهر؛

۲. بهبود کیفیّت ساختمانی و در نهایت بهبود سیمای شهر؛

۳. قابلیّت تطبیق کالبد شهری با نیازهای آتی؛

۴. تنظیم برنامه‌ی صحیح برای مراحل مختلف توسعه‌ی شهری (Shade,2004:16)؛

۵. امکان حدّاکثر استفاده از خصوصیّات طبیعی با تهیه‌ی طرحها؛

۶. تهیه‌ی برنامه جهت شناسایی و حفاظت آثار باستانی؛

۷. پیش بینی امکانات اقتصادی لازم جهت توسعه و کارآیی تجهیزات و تأسیسات شهری؛

۸. پیش بینی ایجاد تسهیلات در سیاست دولت در امر تجدید توسعه (Buzbee,2004:52).

اشکال توسعه‌ی فیزیکی شهر

توسعه در حالت کلّی خود، به سه شکل صورت می‌گیرد:

۱. توسعه‌ی متصل به شهر؛

۲. توسعه‌ی منفصل با فاصله‌ای که امکان اتصال آن در محدوده‌ی زمانی مشخص به شهر محتمل باشد؛

۳. توسعه‌ی منفصل با فاصله‌ای که امکان اتصال آن در محدوده‌ی زمانی مشخص به شهر محتمل نباشد. محدوده‌ای که توسعه‌ی متصل و منفصل در آن شکل می‌گیرد، می‌تواند در حوزه‌ی نفوذ مستقیم شهرها باشد، زیرا توسعه‌های قرارگرفته در خارج از این محدوده، در واقع توسعه‌های مستقل و یا متّکی به دیگر نقاط رشد منطقه است(Listokin,2002;16) .

عوامل مؤثر در توسعه‌ی فیزیکی شهرها

الف) عوامل طبیعی و توسعه‌ی شهر

استقرار و توسعه‌ی فیزیکی شهرها، در وهله‌ی اول، تاریخ شرایط محیطی و جغرافیای آن‌هاست. فضاهای مجاور شهری در ارتباط با عوامل گوناگون محیط طبیعی، از جمله شکل ناهمواریها، وهمجواری آن‌ها با عوارض طبیعی، مانند کوه، دشت، رودخانه، جلگه وسواحل دریا وشرایط اقلیمی حاکم بر آن‌ها در چگونگی توسعه‌ی شهرها نقش تعیین کننده‌ای دارند، به طوری که شهرها به تبعیّت از این شرایط شکل می گیرند وضمن برقراری ارتباط با یکدیگر، به رشد و توسعه‌ی خود ادامه می‌دهند. این شرایط در تعیین نقش اندازه‌ی شهرها و روستاها سهم عمده‌ای دارند ومناسب بودن محیط‌های جغرافیایی به صورت ناحیه‌ای، تأثیر به سزایی در روند شکل گیری و توسعه‌ی آن‌ها خواهد داشت.(Bullard,2003:22)

عواملی مانند: موقعیّت جغرافیایی، ارتفاع از سطح دریا، شکل ناهمواری، آب وهوا، خاک وپوشش گیاهی وشبکه‌ی آب‌ها، هر یک به گونه‌ای در پیدایش و شکل گیری، وسعت و گسترش مراکز شهری وتعیین نقش آن‌ها مؤثراند و هر کدام به صورت مجزّا یا مشترک در ارتباط با عملکرد نسبی آن‌ها در شرایط حاکم بر جغرافیای منطقه، سیمای کنونی شهرها وروستاهای ایران را متأثّر می‌سازند.

عرض جغرافیایی، که بیانگر موقعیّت خصوصی یک شهر است، در چگونگی توزیع شهرهای ایران نقش داشته است. به موازات افزایش عرض جغرافیایی ودور شدن از نواحی گرم وخشک ایران ونزدیک شدن به نواحی معتدل وعرض‌های میانه، با کاهش درجه‌ی حرارت و افزایش میزان ریزش‌های جوّی، بر تعداد ساکنان شهرها افزوده می‌شود. لذا با افزایش عرض جغرافیایی، میل به اسکان به صورت شکل‌های شهری زیاد می‌شود. این پدیده نشان می‌دهد که وجود آب کافی واعتدال هوا در عرض‌های جغرافیایی بالای ایران، موجب جذب جمعیّت بیشتری نسبت به دیگر نواحی شده است وبرقراری امکانات طبیعی وانسانی- اقتصادی در یک مکان، آن‌ها را برای استقرار مراکز شهری آماده کرده است (رضوانی، ۱۳۷۴: ۱۱۷)

مسأله ناهمواری نیز در بافت وچهره‌ی خارجی شهرها و نقش آن‌ها تأثیر گذاشته است. برای مثال در مصب رودخانه‌هایی که به دریا می‌ریزند، حدّ بندرها با حدّ اعلای قلمروی دریا مطابقت می کند واین شکل طبیعی

نقش آن‌ها را نیز تعیین می کند. عملکرد شهرهای بندری که در مرز آب وخاک واقع هستند، در زمینه‌ی امور تجاری، به‌ویژه واردات وصادرات کالا وتوریسم، از دیگر شهرها چشمگیرتر است.

از دیگر عوامل طبیعی مؤثر در توسعه‌ی شهرها شیب است. چنان‌که شیب مناسب برای شهرسازی حدّاکثر ۹ درصد است، حدّ شهرک‌های پایکوهی معمولاً با وضع شیب ناهمواریهای محلّی مطابقت دارد. شهرهایی که در یک درّه قرار دارند، از شکل ناهمواری تبعیّت می کنند ودر امتداد آن گسترش می‌یابند. شهر خوانسار واقع در استان اصفهان، از جمله شهرهای میان درّه‌ای ایران به شمار می آید که توسعه‌ی خود را در امتداد درّه‌ای تنگ که دو طرف آن را ناهمواری مرتفع احاطه کرده‌اند، ادامه داده و به لحاظ محدودیّت زمین در طرفین دره مذکور، به شکل طولی بوده است به گونه‌ای که تعداد زیادی از روستاها را نیز در خود ادغام کرده است. این موضوع عملاً در شهر مهاباد، واقع در استان آذربایجان غربی هم مشاهده می‌شود. (هوشیار، ۱۳۸۱: ۱۱۵)

میزان بارندگی هم در ایران که با نحوه ی شکل‌گیری وجهت یابی وارتفاع ناهمواری‌های البرز وزاگرس وکوه‌های منفرد مرکزی وشرقی ارتباط نزدیکی دارد، تأثیر آشکاری بر مکان‌گزینی شهرها وشکل‌گیری محیط زندگی انسان داشته است. کویر بزرگ داخلی وصحاری مرکزی ایران موجب شده‌اند که در این قسمت از کشور جمعیّت فوق العاده کمی‌تمرکز یابد (رضوانی، ۱۳۷۴ : ۱۲۳)

در شمال کشور، عامل رطوبت ودسترسی به آب در نحوه‌ی استقرار وتوسعه‌ی مراکز شهری نقش مهمّی داشته وآب از عوامل نشو ونمای این شهرها در زمینه‌های کشاورزی وصنعتی به شمار می‌رود.

عوامل محلّی آب و هوا، مانند: جهت دامنه‌ها، درّه‌ها و چاله‌ها، پوشش گیاهی، توده‌ی آبها حجم ناهمواری و تأثیر آن در افزایش یا کاهش بارندگی، ارتفاع و تأثیر آن در تغییر دما نیز به‌ویژه از دیدگاه میکروکلیماتولوژی در توسعه‌ی شهرها ی کشور، دارای اهمیت ویژه‌ای است. (خالدی، ۱۳۷۲ : ۱۴)

ب) عوامل اقتصادی و توسعه‌ی شهر

پایه‌ی اصلی مطالعات شهرسازی و طرّاحی شهری، مطالعه‌ی پایه‌ی اقتصادی شهر است که بر اساس آن اشتغال، جمعیت، درآمد و نهایتاً میزان نیاز به فضا مشخص می‌شود. (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۱۶)

به این ترتیب سرنوشت هر شهری با میزان و چگونگی فعالیّت‌های تولید و درآمدزایی آن معلوم می‌شود. اصولاً علل پیدایش، توسعه و رونق شهرها قبل از هر چیز دیگر اقتصادی است. شهرهایی که در سر راههای

اصلی ارتباطی (جاده ابریشم) قرار گرفته‌اند، شهرهای بندری و شهرهایی که در کنار مراکز کشاورزی و صنعتی به وجود آمده‌اند، پیدایش و رونق خود را صرف‌نظر از نوع فعالیّت اقتصادی (خدماتی، کشاورزی یا صنعتی) مدیون عامل یا عواملی هستند که موجب ایجاد در آمد برای محل می‌شود. زیرا تولید و توزیع کالا و خدمات اشتغال به‌وجود می‌آورد و وجود زمینه‌های اشتغال موجب جذب افراد به محل خواهد گردید. (بحرینی، ۱۳۷۷: ۱۴۸) بنابراین می‌توان گفت که توسعه‌ی فیزیکی واندازه‌ی هر شهر، ارتباط مستقیمی با میزان اشتغال شهری دارد (حسین زاده دلیر، ۱۳۸۰: ۱۱۶)

در کشورهای جهان سوم تحت نظام سرمایه داری پیرامونی و بر پایه‌ی توسعه‌ی برون زا، شبکه‌ی شهری موزون از بین رفته و تبدیل به شبکه‌ی زنجیره‌ای و یا شبکه‌ی شهری ناهمگون شده است. (پیران، ۱۳۶۸: ۷۹) در حالی که در اروپا و ایالات متحده آمریکا، با رشد اقتصادی و بر پایه‌ی اقتصاد درون زا، به‌تدریج توسعه‌ی شهری از چند شهر بزرگ به سایر شهرها نیز سرایت کرده و درنتیجه سلسله مراتب شهری هماهنگ به‌وجود آمده است. (Mayer,2001:1028)

از جمله عوامل اقتصادی که شهر را به وجود می‌آورد وبه آن نقش می‌دهد، نوع فعالیّت اقتصادی حاکم بر شهر است. این فعالیّت ناشی از امکانات مساعد ناحیه‌ای وروستاهای پیرامونی آن است ودر این ارتباط، عامل ارتباطات وحمل ونقل نقش مهمّی را به عهده داشته ودارد، زیرا به نقل وانتقال منابع اولیّه وکالاهای مورد نیاز مراکز شهری و دیگر محصولات کشاورزی تسریع می‌بخشد و در آن نواحی که امر ارتباط آسان است، مراکزشهری بیشتری شکل می‌یابند (Richard,2002:282)

در کشور ما، تفاوتهای مکانی از نظر توزیع منابع اقتصادی وثروتی، موجب شده‌اند تا مراکز معیشتی به نواحی پیرامونی کشور، که از نظر اقتصادی ومنابع معدنی وصنعتی غنی‌تراند، سوق یابند. ونابرابری اکولوژیکی بین نواحی پیرامونی با نواحی مرکزی و بخش‌های کوهستانی ودشت‌های حاشیه‌ای باعث شده تا فعالیّت‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در نواحی خارج از بخش‌های مرکزی شکل بگیرند. مکان گزینی مراکز حکومتی نیز، چه در قدیم وچه در قرن‌های اخیر، در شهرهایی مانند: اصفهان، قزوین، شیراز، مشهد، تهران وسایر شهرهای عمده، از این قانون‌مندی پیروی کرده است واین مراکز بیشتر در بخش‌های پیرامونی ونواحی پست جلگه‌ی خوزستان وسواحل دریای مازندران ودشت‌های پایکوهی مجاور کوهستان استقرار یافته‌اند.

احداث شبکه‌ی راهها، اعمّ از راههای زمینی، دریایی وهوایی، وجود مراکز شـهری را مـی‌طلبـد. توسـعه‌ی حمل ونقل همواره هم علّت وهم معلول تمرکز ورشد شهرها بوده اسـت وتـرویج امکانـات جدیـد در الگـوی مصرف وحمل ونقل که امر جابجایی را تسریع بخشیده، به ایجاد شهرهای جدیـد و گسترش شـهرهای قـدیم، کمک فراوانی کرده است(اعتماد،۱۳۷۵ : ۱۵۰) که اثرات آن به صـورت توسـعه‌ی ناحیـه‌ای بـه رونـق خـدمات شهری انجامیده است. عملکرد اقتصادی حمل ونقل را می‌تـوان در شـهرهای تاکستان، آوج، اسـد آبـاد، میانـه وبسیاری از محورهای اصلی کشور مشاهده کرد. در شهرهای مزبور، استقرار مراکز پـذیرایی وخـدمات حمـل ونقل مسافری در مسیر راههای ارتباطی، به میزان قابل توجهی رشد وتوسـعه‌ی فـضایی شـهر را بـه سـمت خـود سوق داده، و از این طریق، سیمای ظاهری وترکیب فعالیّت‌های اقتصادی را در ایـن شـهرها، دگرگـون سـاخته است.

پ) عوامل اجتماعی و توسعه‌ی شهر

در مطالعات شهری، به موازات بررسی خصوصیّات توپوگرافی طبیعی و ساختمان، لازم است به توپوگرافی اجتماعی گروههای مستقر در شهرها نیز توجّه شود. مقـصود از آن بررسـی منزلـت‌هـای اجتمـاعی محلّـه‌هـای مختلف شهر است که هر یک به تناسب امکانات و چشم اندازها، سـاختمانهای فـضایی معیّنـی را در محـیط بـه وجود می‌آورند. توپوگرافی اجتماعی می‌تواند توضیح لایه بندهای اجتماعی موجود در شـهرها را بـا توجـه بـه خصوصیّات فرهنگی، معیشتی، مسکونی و رفتاری آنان مورد توجّـه قـرار داده و در تـصمیم گیریهـای شـهری، حدود فعالیّت و چگونگی برخورد با آنها را مشخص کند. در جغرافیای اجتماعی شهرها توپـوگرافی اجتمـاعی مبنای سنجش جدایی‌گزینی اقشار مختلف ساکن شهرها به شمار می‌رود، کـه ممکـن اسـت بـه دلایـل قـومی، نژادی، دینی و مذهبی و یا به علل دیگر جدای از هم باشند. (رهنمـایی، ۱۳۶۹: ۲۶) اماتوسـعه‌ی شـهر، در ارتبـاط تنگاتنگ با میزان رشد جمعیّت شهری است و در این ارتباط افزایش طبیعی جمعیّـت شـهری، میـزان مهـاجرت خالص به شهر، انتقال ساخت جمعیتی جوامع غیر شهری به شهر و ساخت جمعیـت شـهر از عوامـل اساسـی بـه شمار می‌روند.

مهاجرت نیز به عنوان یکی از معلولهای سیاسی اقتـصادی و اجتمـاعی، کـه خـود تـأثیر عمـده‌ای در ایجـاد ساختارهای جدید اقتصادی – اجتماعی دارد، نقش عمده‌ای در توسعه‌ی فیزیکی شهرها بر عهده داشته اسـت.

(خلیلی عراقی، ۱۳۶۷: ۱۰۶) نـرخ رشـد شـهری هـم مهمتـرین پدیـده‌ی تغییـر شـکل سـکونتگاههای انـسانی در کشورهای در حال توسعه است و نیاز به مدیریت بهتر برای این رشد توسـط اشـخاص، اجتماعـات و حکومتهـا حیاتی است. در این کشورها، شهرها به طـور معمـول دو سـوم افـزایش جمعیـت کـل و بیـشتر از نـصف رشـد جمعیت شهری و در نتیجه افزایش طبیعی و مهاجرت روستا به شهر را جذب می‌کنند. (Mcgill,1998:464)

ت) عوامل سیاسی و نقش دولت‌ها در توسعه‌ی شهر

سیاست دولت‌ها از جنبه‌های مختلف می‌تواند در توسعه‌ی شهرها مؤثر باشـد، از جملـه توسـعه‌ی شـهرهای اداری، سیاسی، وابستگی اقتصادی شهرهای جهان سوم، روابط تولیدی حاکم بـر جامعـه و ایجـاد زاغـه نـشینی، حومه نشینی، فرسودگی شهر مرکزی، ایجاد بانک زمـین و کنتـرل فـرم توسـعه‌ی شـهرها و اسـتفاده‌ی بهینـه از زمین‌های شهری، دخیل است.

امروزه، نقش دولت‌ها در فضاسازی جغرافیایی، که قبلاً در مطالعات جغرافیایی فراموش شده بود، از عوامل تعیین کننده است و در تمام زمینه‌های جغرافیایی، به‌ویژه جغرافیای شهری، بر آن تأکید می‌شود. (شکویی، ۱۳۷۳ : ۳۱-۲۹) لذا تصمیم گیریهای سیاسی می‌توانند مجموعه‌ی یک شـهر را جـاذب یـا عـاری ازجـذابیّت سـازند و می‌توانند وضعیّتی را که برای سرمایه‌گذاری و همچنین جایگزینی‌های دیگر مساعد است، به‌طـور کامـل تغییـر دهند. از جمله‌ی این تصمیمات، تعیین خطوط مـرزی و تـأثیر آن بـر رشـد و توسـعه‌ی شـهر و همچنـین انتقـال نقش‌های اداری و ارشادی به شهرهاست که بر دینامیزم شهرها مؤثر است.

نقش دولت‌ها و تصمیمات سیاسی واقتصادی آنها، بسته به متمرکز بودن یا نبـودن امـور سیاسـی و اجتمـاعی کشورها، اثرات خارجی متفاوتی از خود بر جای می‌گذارند. در نظام سرمایه داری، نقـش دولـت‌هـا در فراینـد توسعه‌ی شهرها، چندان چشمگیر نبوده است، ولی در اقتصاد برنامه ریزی شده، دولت‌ها مهمترین نقش را دارند. آنها سیاست‌های اقتصادی را تعیین می‌کنند وسرمایه‌ها را در مسیرهای تعیین شده به کار می‌گیرنـد. در نتیجـه، از توسعه‌ی شهرهای بسیار بزرگ جلوگیری می‌کنند. در نواحی نامساعد، حقوق ودستمزد بیشتری می‌پردازند وبه توسعه‌ی شهرهای میانی و کوچک وسرمایه گذاری در آنها، اولویت می‌دهند(شکویی،۱۳۷۳ :۳۳۹).

با نگاهی به سیمای شهرهای بزرگ ومتوسط ایران، می‌توان به اهمیت نقـش دولـت وسـازمانهای اداری آن پی برد. فضاهای اداری وخدماتی شهرها که شامل مراکز اداری، درمانی، بهداشتی، فرهنگی، مذهبی، آموزشی،

انبارداری، خدمات، جهانگردی وفراغتی، نظامی وانتظامی، وسایر موارد است، نمودی از نقش دولت در شکل‌دهی سیمای شهرهای ایران است که درکنار دیگر فضاهای ساخته شده، چشم انداز کنونی را برای شهرهای کشور به‌وجود آورده است.

محدودیّت‌های توسعه‌ی فیزیکی شهرهای کشور

محدودیّت‌های طبیعی: یا محدودیّت‌هایی که به وسیله‌ی عوامل طبیعی به وجود آمده‌اند و از نظر نوع و کیفیّت به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف) ناشی از عوامل طبیعی؛

ب) ناشی از عوامل ساخته‌ی دست انسان.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل طبیعی شامل: وضع و موقعیّت طبیعی، توپوگرافی و شکل زمین، نوع و ترکیب خاک و ... است. بودن یا نبودن آب از جمله عوامل مهم و مؤثّر در برنامه‌های توسعه‌ی شهری است. عموماً آب و هوا، درجه‌ی گرما و سرما، جهت وزش بادها و میزان بارندگی تأثیرات قابل ملاحظه‌ای در برنامه‌ی شهرسازی دارند.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل دست ساز انسان، مانند جادّه‌ها، شاهراه‌ها، ساختمان‌های اداری، بیمارستان‌ها، آثار فرهنگی قابل نگهداری، مجتمع‌های مسکونی، شبکه‌های آب‌رسانی و ... که معمولاً با هزینه‌های سنگینی به‌وجود آمده‌اند و یک رشته محدودیّت‌های اساسی در طرح ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آینده شهر، به وجود می‌آورند.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل اجتماعی

این گونه عوامل به دلیل کیفیّت خاصّ خود، کمتر از عوامل فیزیکی ملموس‌اند. ارزشیابی تمایلات و گرایشهای اجتماعات بر اساس و مبنای ارزشهای قابل لمس، تا حدودی امکان پذیر است، ولی اهمیّت آنها را نمی‌توان نادیده گرفت. در طرح ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آتی توسعه باید به سنن و آداب دینی و مذهبی، فرهنگی و قومی ساکنان شهر توجه داشت و برنامه‌های توسعه با توجه به این گونه محدودیّت‌ها دارای انعطاف کافی باشد تا با نیازهای گروههای مختلف اجتماعی مطابقت پیدا کند.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل اقتصادی

محدودیّت‌های مالی و اقتصادی، مهمترین مشکل اجرای طرحهای توسعه و عمران شهری اند موضوع حقّ تقدم، تعیین اولویت و ارجحیّت برنامه‌ای نسبت به برنامه‌های دیگر، در چارچوب هدفهای طرح مورد بررسی و مطالعه و مقایسه انجام گیرد و با امکانات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در جهت توسعه توجه می‌شود.(Neuman,2004;16)

طرح ریزی کالبدی شهر و پیشنهادهای مربوط به توسعه‌ی شهری، باید با امکانات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عمومی منطبق باشد.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل فنی

نبود کارکنان ماهر در زمینه‌های تخصّصی، اجرای برنامه‌های شهرسازی را دچار وقفه نموده و کمبود ماشین‌آلات و یا نامناسب بودن آنها، اجرای برنامه‌های شهر سازی را با مشکل روبرو می‌سازد. اتّخاذ تصمیم و اجرای طرح جامع باید با وسایل و روشهای موجود و متداول منطبق باشد و به مرور زمان بر حسب نیازها و امکانات روز، تعدیل شود.

محدودیّت‌های ناشی از عوامل اداری و سیاسی

با توجه به این‌که طرح توسعه و عمران شهری، کلیه‌ی جوانب زندگی مردم را در بر می‌گیرد، لذا موفقیّت آن بستگی کامل به میزان همکاری بین سازمانها ودستگاههای دولتی و نهادها و به طور کلی دست اندرکاران اجرای طرح دارد. تنظیم طرحهای اجرایی و هماهنگی و مرحله بندی عملیّات اجرایی، هنگامی به صورت یک کوشش واحد درمی‌آید، که هماهنگی کامل در سطوح بالای مسؤولان اجرای طرح به وجود آید. از این رو باید مدیران و مسؤولان امور به مقصود و مفاهیم و اهداف طرح توسعه و عمران و طرحهای سازمانهای ذی‌ربط، آگاهی کامل پیدا کنند و از اصول و شیوه‌های اساسی که برای اجرای این طرحهای لازم است، آگاه باشند.

لازم به یادآوری است که با جلب همکاری و مشارکت شهروندان می‌توان به نتایج مطلوب در اجرای طرح توسعه و عمران شهری، دست یافت.

نتیجه گیری

هنگام برنامه‌ریزی برای توسعه‌ی پایدار فیزیکی یک شهر، باید قبل از هر چیز بستر طبیعی شهر مورد بررسی قرار گیرد. ژئومورفولوژی، با فعالیّت انسان‌ها ومسائل مربوط به آنان ارتباط دارد، برای این که فعالیّت‌های انجام شده، بازدهی دلخواه داشته باشد، باید متناسب با پویایی محیط وبا در نظر گرفتن نقش عوامل مورفوژنیک تنظیم شود. شناخت مناطق با ثبات یا ناپایدار ومحاسبه‌ی میزان پایداری وآسیب پذیری یک شهر، در ارتباط با نوع فعالیّت، در خدمت برنامه‌ریزان قرار می گیرد.

اقتصاد نیز بخش مهمّی از مبحث توسعه‌ی پایدار فیزیکی یک شهر را تشکیل می دهد ودر کاربرد سیاست‌های کلان اقتصادی برای دست‌یابی به توسعه‌ی پایدار کشور، باید محتاطانه برخورد کرد، چرا که اقتصاد شهری کشور در برابر سرمایه‌های عظیم خارجی شکننده است. در غیر این‌صورت شهرهای با محلات حاشیه‌ای وچهره‌ی روستایی در کشور نمایان می‌شوند.

همچنین تفاوتهای مکانی منابع اقتصادی و ثروتی در کشور، موجب اختلاف درچشم اندازهای شهری شده و هر یک از شهرها بافت اقتصادی خاص منطقه‌ای خود را گرفته و عملکرد خود را نیز از همان شرایط بازیافته است. لذا وضع فعالیّت، اشتغال، درآمد، مالکیّت، ثروت و فقر از عوامل اقتصادی سازنده‌ی شهرها هستند وهر یک به نوبه‌ی خود، محرّک پیشرفت و یا عقب ماندگی به حساب می‌آیند.

شبکه‌ی ارتباطی و کیفیّات آن از عوامل دیگر توسعه‌ی پایدار شهری محسوب می شود. ایجاد توسعه‌ی پایدارارتباطات محلّه‌ای در سطح شهر، از طریق احداث شبکه‌ی ارتباطی مناسب میان مناطق ومحلاّت شهری وحوزه‌ی نفوذ شهر امکان‌پذیر است. ودر این باره الگوهای شبکه‌ی ارتباطی باید با مراکز سکونت گاهی پایدار شهری، مطابقت داشته باشد.

عوامل اجتماعی نیز از دیگر عواملی هستند که درتوسعه‌ی شهرها نقش بارزی ایفا می کنند؛ به طوری که در این میان، عناصری چون رشد طبیعی جمعیت، مهاجرت و جدایی گزینی اجتماعی به دلایل قومی، نژادی، دینی و مذهبی، باعث شکل گیری محلاّ ت مختلف در شهر می‌شوند. عامل سیاسی هم به نوعی درتوسعه‌ی شهرها دخیل است و در این زمینه، نقش دولت و سازمانها ی وابسته به آن، به عنوان یکی از مهمترین عوامل شناخته شده است که سیاست گذاریهای آن می‌تواند در توسعه‌ی شهر مؤثّر باشد؛ مثل تصمیم گیریهای دولت در ایجاد یک بزرگراه، احداث خطوط راه آهن و مترو، اثرات شبکه‌ی حمل ونقل در قیمت زمین، جا به جا یی محل

سکونت جمعیت‌ها، تغییر محل مراکز تجاری و سامانه‌های حمل ونقل شخصی، کـه بافـت کالبـدی و شـیوه‌ی توسعه‌ی شهری را دگرگون می‌سازند.

منابع و مآخذ

۱. اعتماد، گیتی(۱۳۷۴)، *تغییرات شبکه‌ی شهری ایران در دهه ی اخیر*، مجموعه مقـالات هـشتمین کنگـره جغرافیـدانان ایران، دانشگاه اصفهان.

۲. بحرینی، سید حسین (۱۳۷۷)، *فرایند طرّاحی شهری*، انتشارات دانشگاه تهران.

۳. پیران، پرویز (۱۳۶۸)، *توسعه‌ی برون زا و شهر*، مجموعه مقالات شهرهای جدیـد، فرهنگـی جدیـد در شـهر نـشینی وزارت مسکن و شهر سازی.

۴. حسین زاده دلیر، کریم (۱۳۸۰)، *برنامه ریزی ناحیه ای*، انتشارت سمت.

۵. خلیل عراقی، منصور (۱۳۶۷)، *شناخت عوامل مؤثر در گسترش بی رویه‌ی شهر تهران*، دانشگاه تهران.

۶. راهنمایی، محمد تقی (۱۳۶۹)، *مجموعه مباحث و روشهای شهر سازی*، (جغرافیا) وزارت مسکن وشهر سازی.

۷. رضوانی، علی اصغر (۱۳۷۴)، *روابط متقابل شهر و روستا با تأکید بر ایران*، دانشگاه پیام نور.

۸. سعید نیا، احمد (۱۳۷۸)، کتاب سبز، جلد اول: *شهرسازی*، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور.

۹. شکویی، حسین (۱۳۶۹)، *اکولوژی شهری، جغرافیای اجتماعی شهرها*، انتشارات جهاد دانشگاهی.

۱۰. شکویی، حسین (۱۳۷۳)، *دیدگاههای نو در جغرافیای شهری*، انتشارات سمت.

۱۱. شهیدی، محمد حسین(۱۳۶۹)، *دیدگاه سیستمی در مفهوم برنامه ریزی ومدیریت شهری ومنطقه ای*، شهرهای جدید فرهنگی جدید در شهرنشینی، گزارش و مقالاتی از سمینار شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید.

۱۲. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۰)، *مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری*، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.

۱۳. فرشاد، مهدی (۱۳۶۲)، *نگرش سیستمی*، انتشارات امیرکبیر، تهران.

۱۴. هاگت، پتر(۱۳۷۳)، *جغرافیا ترکیبی نو* (جلد اول)، ترجمه‌ی شاپور گودرزی نژاد، انتشارات سمت.

۱۵. هوشیار، حسن (۱۳۸۱)، *برنامه‌ریزی توسعه‌ی فیزیکی شهرهای میانه اندام: مورد مهاباد*، پایان نامه‌ی کارشناسی ارشد گروه جغرافیا وبرنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز.

16. Bullard, R.D.(2003).*Atlanta Megasprawl*.Forum for Applied Research and Public Policy, 14, 17-23

17. Buzbee, W. (2004). *Urban Sprawl, Federalism, and the Problem of Institutional Complexity*. Fordham Law Review, 68, 57

18. Listokin, D (2002). *A National Perspective on Land Use policy alternatives and Consequences.* Prepared for the Farm Foundation

19. Mayer,david(2001). *The long- term impact of health on economic growth in latin America*. World development. Vol, 29. No.6.

20.Mc Gill, ronald (1998). *Urban management in developing countries*. Cities.Vol,1.No 6.

21. Neuman, N. (2004). *Fiscal Impacts of Alternative Land Development Patterns in Michigan*: the Costs of Current Development verses,Compact Growth Prepared for the Southeast Michigan Council of Governments.

22. Richard, peiser(2002) “ *Decomposing urban sprawl*”. Town planning Review. Liverpool. Vol, 172.No3.

23. Shade,N(2004). *The evolution of the Sprawl Debate in the United State*. Hastings Journal of Environmental Law and Policy, 5, 137